

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. XVIII
n. 56

RISOLUZIONE DELLA 13^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Territorio, ambiente, beni ambientali)

(Estensore VACCARI)

approvata nella seduta del 6 marzo 2014

SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E
DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA I REGOLAMENTI (CE) N. 715/
2007 E (CE) N. 595/2009 PER QUANTO RIGUARDA LA RIDUZIONE
DELLE EMISSIONI INQUINANTI DEI VEICOLI STRADALI (COM
(2014) 28 DEFINITIVO)**

ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza l'11 marzo 2014

La Commissione,

esaminato l'atto comunitario COM (2014) 28 definitivo,

considerato che l'Italia ha compiuto, negli ultimi anni, progressi significativi sul tema delle emissioni che concorrono a peggiorare il clima, riducendo le proprie emissioni di gas serra del 25 per cento in meno di un decennio, centrando gli impegni del Protocollo di Kyoto, andando oltre i propri *target* previsti per il 2020 dal Pacchetto clima-energia dell'Unione europea;

considerato che, nonostante questi importanti obiettivi raggiunti, nella delicata fase di ridefinizione di un nuovo accordo globale sul clima, l'Italia può e deve far ancora di più, spingendo verso *target* efficaci in grado di promuovere un processo vero di decarbonizzazione basato su energie rinnovabili ed efficienza energetica;

considerato che la mobilità di merci e persone attraverso veicoli stradali rappresenta, insieme alle emissioni degli impianti di riscaldamento e alle emissioni industriali, una delle fonti principali di inquinamento dell'aria delle città e di grandi aree del Paese a forte concentrazione abitativa e industriale, con gravi conseguenze sull'ecosistema e sulla salute delle persone;

considerato che l'obiettivo della proposta è apportare una serie di modifiche al regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, e al regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, per quanto riguarda la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli stradali e che la proposta si concentra su ambiti in cui le carenze del mercato e le lacune normative costituiscono un ostacolo per poter affrontare le sfide globali che emergono nel quadro delle politiche dell'Unione europea per la qualità dell'aria e del suo programma per legiferare meglio;

preso atto che la proposta si basa sull'articolo 114, comma 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), secondo cui il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale, adottano le misure relative al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri che hanno per oggetto l'instaurazione ed il funzionamento del mercato interno;

preso atto che è assente nella proposta di regolamento una specifica valutazione sui profili di sussidiarietà da parte della Commissione europea, pur obbligatoria ai sensi dell'articolo 5 del Protocollo (n. 2) alle-

gato al TFUE, e considerato che è tuttavia presente una valutazione sui profili di sussidiarietà nel documento di lavoro che riporta la sintesi della valutazione di impatto e che in tale valutazione la proposta è dichiarata conforme al principio di sussidiarietà in termini di necessità di intervento delle istituzioni dell'Unione, poiché l'iniziativa in esame è intesa a modificare la legislazione vigente, sulla quale soltanto l'Unione europea può agire in modo efficace. L'azione dell'Unione europea appare necessaria anche per evitare che si creino ostacoli al mercato unico, come pure a causa della natura transnazionale dell'inquinamento atmosferico e dei cambiamenti climatici;

preso atto che non sono presenti valutazioni sulla conformità al principio di proporzionalità e valutato che la proposta appare peraltro congrua alle finalità che intende perseguire,

si pronuncia, per quanto di competenza, in senso favorevole con le seguenti osservazioni:

al fine di ridurre gli oneri superflui per i costruttori di veicoli in caso di omologazione di piattaforme di veicoli che potrebbero essere disciplinate sia dalla legislazione sui veicoli leggeri che da quella sui veicoli pesanti, dovrebbe essere possibile omologare determinati veicoli pesanti conformemente alle prescrizioni relative ai veicoli leggeri per quanto riguarda le loro emissioni inquinanti senza abbassare il livello di protezione dell'ambiente all'interno dell'Unione;

benché non sia stato dimostrato che le emissioni di metano abbiano un effetto nocivo diretto sulla salute umana, il metano è un potente gas a effetto serra e pertanto, in linea con la comunicazione della Commissione relativa all'applicazione e ai futuri sviluppi della legislazione comunitaria, riguardante le emissioni dei veicoli commerciali leggeri e l'accesso a informazioni per la riparazione e la manutenzione («Euro 5» ed «Euro 6»), occorre che la Commissione esamini la possibilità di includere le emissioni di metano nel calcolo delle emissioni di anidride carbonica;

inoltre, per agevolare l'introduzione dei veicoli a gas naturale è opportuno innalzare l'attuale limite di emissione degli idrocarburi totali e tenere conto dell'effetto delle emissioni di metano che vanno espresse, a fini normativi e di informazione dei consumatori, in anidride carbonica equivalente;

si consideri poi che i moderni veicoli *diesel* emettono quantità elevate e sempre maggiori di biossido di azoto, come percentuale delle emissioni totali di ossidi di azoto, che non erano state previste al momento dell'adozione del regolamento (CE) n. 715/2007. La maggior parte dei problemi di qualità dell'aria nelle aree urbane interessate sembra essere collegata alle emissioni dirette di biossido di azoto. Occorre pertanto introdurre un limite di emissione adeguato, volto a consentire l'adeguamento e la migliore efficacia dei piani di risanamento dell'aria nazionali e regionali;

allo stesso modo, gli attuali limiti di emissione per il monossido di carbonio e gli idrocarburi totali dopo un avviamento a freddo a bassa tem-

peratura derivano dai requisiti «Euro 3» stabiliti nella direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, che risultano superati alla luce della moderna tecnologia automobilistica e delle attuali esigenze in termini di qualità dell'aria. Dai problemi di qualità dell'aria e dai risultati delle misurazioni delle emissioni dei veicoli emerge inoltre la necessità di introdurre un limite adeguato per le emissioni di ossidi e biossidi di azoto. Occorre pertanto introdurre limiti di emissione riveduti a norma dell'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 715/2007;

il limite di emissione per l'ammoniaca stabilito nel regolamento (CE) n. 595/2009 ha lo scopo di limitare il rilascio di ammoniaca a partire dagli ossidi di azoto dopo l'impiego di tecnologie di trattamento che utilizzano un reagente a base di urea per la riduzione degli ossidi di azoto. È pertanto opportuno che il valore limite dell'ammoniaca sia applicato soltanto a tali tecnologie e non ai motori ad accensione comandata;

al fine di conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria dell'Unione europea e di garantire uno sforzo costante per ridurre le emissioni dei veicoli, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del TFUE riguardo:

– alle modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007 ai veicoli delle categorie M1, M2, N1 e N2 con una massa di riferimento superiore a 2.610 kg, ma con una massa massima del veicolo non superiore a 5.000 kg;

– alle procedure, alle prove e ai requisiti specifici per l'omologazione;

– ai requisiti per l'applicazione del divieto di utilizzo di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni;

– alle misure necessarie per l'applicazione dell'obbligo da parte dei costruttori di consentire un accesso illimitato e normalizzato alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli;

– alla sostituzione delle informazioni sulla massa delle emissioni di anidride carbonica nel certificato di conformità con informazioni sulla massa totale delle emissioni di anidride carbonica equivalente;

– all'innalzamento o all'abolizione del valore limite delle emissioni di idrocarburi totali per i veicoli con motore ad accensione comandata;

– alla modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 per calibrare i valori limite basati sulla massa del particolato e introdurre valori limite basati sul numero di particelle in modo da stabilire un'ampia correlazione con i valori limite di massa della benzina e del gasolio;

– all'adozione di un metodo rivisto di misura del particolato e di un valore limite per il numero di particelle, di un valore limite per le emissioni di biossido di azoto e di limiti per le emissioni allo scarico a bassa temperatura per i veicoli omologati come conformi ai limiti di emissione «Euro 6»;

nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio;

il Trattato di Lisbona ha inoltre introdotto la possibilità per il legislatore di delegare alla Commissione il potere di adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano determinati elementi non essenziali dell'atto legislativo. Le misure che possono essere oggetto della delega di potere di cui all'articolo 290, paragrafo 1, del TFUE corrispondono in linea di massima a quelle che rientrano nella procedura di regolamentazione con controllo istituita dall'articolo 5-bis della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999. Occorre pertanto adattare all'articolo 290 del TFUE le disposizioni del regolamento (CE) n. 715/2007 che prevedono il ricorso alla procedura di regolamentazione con controllo;

l'adattamento all'articolo 290 del TFUE delle disposizioni del regolamento (CE) n. 715/2007, che prevedono il ricorso alla procedura di regolamentazione con controllo effettuato dal presente regolamento, dovrebbe lasciare impregiudicate le procedure in corso in cui il comitato ha già espresso il proprio parere conformemente all'articolo 5-bis della decisione 1999/468/CE prima dell'entrata in vigore dello schema di regolamento;

si auspica che nell'utilizzo dei veicoli commerciali e industriali, per ridurre le emissioni gli enti territoriali dovranno verificare l'attuazione di specifici modelli gestionali e formativi nell'esercizio delle professioni di autotrasporto già regolate, a partire dalle norme UNI EN ISO volti a garantire la loro corretta applicazione, determinando la quantità di risparmio annuale dell'anidride carbonica;

infine, allo scopo di garantire condizioni uniformi di esecuzione dell'articolo 4, paragrafi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 715/2007, dovrebbero essere attribuite alla Commissione europea competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011.

